

Tract-ctions

Sud Rail ET TGV SE

L'information syndicale de l'ET TGV Sud Est

Rencontre avec OUIGO du 15/10/18



Le 15 Octobre 2018, soit plus de 10 mois après le conflit de Scaronne, la direction organisait enfin une rencontre avec Ouigo.

Etaient présents : SUD, CGT et FO.

Côté direction : Le directeur production et le concepteur offre OUIGO, Stéphane Petauton DET ET TGV SE et Emmanuelle Fiore DUT de LYS.

Après un premier tour de table de présentation, nous sommes revenus sur les raisons de la demande de cette rencontre :

Le ras le bol des matinées, l'ultra productivité de certaines journées et bien sur notre volonté de préserver le métier de CRML en leur faisant assurer les évos OUIGO.

Le directeur de production a été très surpris qu'aucune rencontre avec OUIGO n'ait eu lieu en 6 ans avec les représentants de Scaronne. Il faut dire qu'il a un bon prétexte, il est en place depuis un an et demi ... Facile !

Sinon OUIGO est très content du travail réalisé par les agents de Scaronne et des sacrifices (oups efforts!) fait sur les dérogations aux temps de travail.

Concernant les CRML, nous avons eu le droit au même blabla que depuis le début : c'est le modèle OUIGO et c'est pour la robustesse !

Pourtant nous trouvons que dans leurs justifications, les représentants OUIGO sont de moins en moins convaincus eux même...

SUS-Rail leur a expliqué une nouvelle fois qu'ils auraient tout à gagner en « Robustesse » en intégrant les CRML dans les journées.

En quoi une relève n'est pas possible quand on attend plus de 10 min au terminus de la rame ?

Pour les échanges TB/ matériel nous avons une nouvelle fois affirmé que c'était un faux prétexte . Aujourd'hui le matériel est informé en temps réel des défauts en cours de route, les TB ont toujours annoté les CB et GDI et qui sont les plus connus et qui ont des temps d'attente dans les technicentres ? Les CRML bien sur !

Là où on est à la limite de la provocation c'est que les dirigeants OUIGO nous disent qu'ils ont besoin des CRML en « Opérationnel » pour les retards, croisement de rames etc !

Prétextant que le plan de maintenance des rames se joue à 15 min prêt, les dirigeants veulent nous faire croire qu'il n'est pas possible de faire une relève à LYD par ex. Gare, où il est compté forfaitairement 10 min pour faire descendre 1200 voyageurs, alors qu'aucune équipe OUIGO n'assure le débarquement.

Nous sommes aussi intervenus, sur les temps de retournement, où il est nécessaire de remonter les rames après avoir tant bien que mal passé l'accueil embarquement et son lot de contestation des usagers OUIGO .

Les dirigeants s'appuient sur les temps forfaitaires donnés par les TT, mais nous leur avons précisé que ces temps ont été fait sur des quais vides et bien avant la mise en place des accueils embarquement et portiques .

Nous avons une nouvelle fois prouvé que si un CRML sortait la rame, la régularité serait améliorée.

OUIGO nous a annoncé qu'ils allaient tester une nouvelle forme d'embarquement pour essayer de réguler l'affluence voyageurs Nous demandons à voir. En attendant ce sont les ADC qui subissent ces acheminements difficiles le long des rames. Nous vous demandons de faire tous les essais prévus et de continuer à annoter vos BS en cas d'impact sur la régularité.

Concernant la mixité des journées (OUIGO/INOUI par ex), là aussi nous sommes toujours face à un refus. Si une journée aller OUIGO et retour de RHR avec d'autres TGV est envisageable, il est hors de question pour eux de mixer 2 types de « produits » au cours de la même journée. Prétexte : le plan de transport OUIGO est géré par le CNO et les ADC par le COS SE. Oui et alors ? Et bien il n'est pas prévu qu'ils bossent ensemble sur la partie ADC ! Finalement la création d'un ET TGV SE est une grande réussite puisque sur ce point rien ne change.

Forcément nous avons longuement insisté sur les journées ultra productive et ce qu'elles engendrent chez les ADC.

L'encadrement OUIGO pense qu'il peut faire aux ADC la même chose qu'il fait avec le roulement rames. Pire, au prochain service ils augmentent encore la productivité avec une triangulaire Lille/MSX et MSX/SXA ! Nous avons insisté sur l'aspect sécurité et physiologique et là notre nouveau DET nous a annoncé qu'aujourd'hui, il n'y a pas eu d'écart sécurité significatif .Ce serait apparemment, le nouveau thermomètre de la direction de la sécurité de notre nouvel établissement . En résumé, on tire un maximum sur l'élastique et quand il cassera, on avisera en ayant bien sûr, tout mis sur le dos de l'ADC !

Pour l'instant OUIGO, se félicite avec un taux annuel de 8 incidents au million de km.

Avec une situation plus dégradée cet été 10 incidents/million de km.

Concernant les besoins naturels, ils nous ont donné l'impression de ne même pas y avoir pensé. Alors vous pensez bien que la QVT..



Côté matériel :

97% de taux de disponibilité avec quelques rames 200 empruntées.

La durée de vie des rames, qui était plutôt prévue pour 10 ans, va peut être aller jusqu'à 12 ans. Un brassage des roulements rames va être fait au prochain service pour qu'elles aient le même kilométrage (certaines roulent moins).

Aucun achat de rame neuve : on pique, pardon récupère, les rames TGV et on les transforme.

Nous sommes intervenus sur les cabines. OUIGO avait apparemment peu de retour, ils ont été servi :

Sieges HS, housses qui s'enlèvent, accoudoir, réglage pédale VA, lave glace, store, propreté, clim cabine arrière sur arrêt tout y est passé.

Les dirigeants semblaient découvrir de nombreux sujets.

Nous avons aussi remonté les retards fréquents en sortie du Landy ou les rames non nettoyées.

Pour conclure, 10 mois après un conflit majeur sur Scaronne et un rendez vous qui a trainé des pieds, cette rencontre n'a pour le moment apporté que peu de choses concrètes. À voir dans le temps, mais nous restons un peu sceptique. La seule avancée, à la vue des projets des JS OUIGO (que nous tenons à votre disposition) est la diminution des matinées. Mais attendons de voir les variantes et les autres journées.

Les ADC de Scaronne ont prouvé qu'ils savaient se mobiliser quand ils en ont ras le bol. Nous conseillons à la direction de rapidement répondre à leurs demandes s'ils ne veulent pas revivre une situation conflictuelle.